



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 974 789 A1

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
26.01.2000 Patentblatt 2000/04

(51) Int. Cl.⁷: F23R 3/34, F23R 3/26,
F02C 3/30, F02C 7/232,
F02C 7/228, F02C 9/28

(21) Anmeldenummer: 98810708.2

(22) Anmeldetag: 22.07.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

• Müller, Gerhard
82110 Germering (DE)
• Schiessel, Pirmin
5424 Unterehrendingen (CH)
• Tschirren, Stefan
4208 Nunningen (CH)

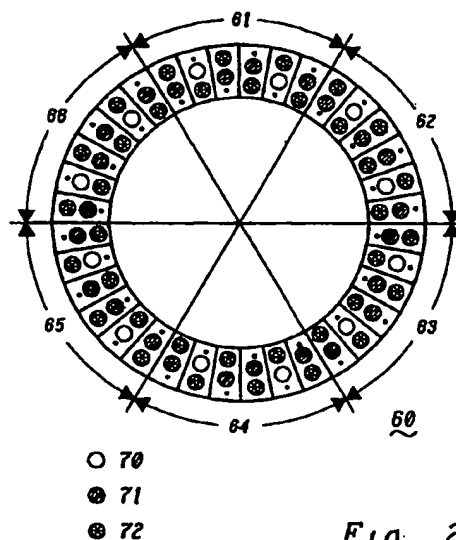
(71) Anmelder: Asea Brown Boveri AG
5401 Baden (CH)

(74) Vertreter: Klein, Ernest et al
Asea Brown Boveri AG
Immateriälgüterrecht(TEI)
Haselstrasse 16/699 I
5401 Baden (CH)

(72) Erfinder:
• Künzi, Thomas
4127 Birsfelden (CH)

(54) Verfahren zum Betrieb einer Gasturbinenbrennkammer mit flüssigem Brennstoff

(57) Bei einem Verfahren zum Betrieb einer Gasturbine bei welcher in einer Brennkammer ein flüssiger Brennstoff verbrannt und die dabei entstehenden heißen Verbrennungsgase durch die Gasturbine geleitet werden, und bei welchem Verfahren der flüssige Brennstoff der Brennkammer über eine Mehrzahl von parallel arbeitenden, steuerbaren Brennern zugeführt und in die Brennkammer über Brennstoffdüsen eingedüst wird, wird eine hohe Sicherheit und Verfügbarkeit in verschiedenen Fahrbereichen auf einfache Weise dadurch erreicht, dass die Brenner in wenigstens zwei Gruppen (61-66, 70-72) von Brennern eingeteilt sind, und diese Gruppen in Abhängigkeit des Betriebszustands der Gasturbine einzeln angesteuert werden.



EP 0 974 789 A1

Beschreibung

TECHNISCHES GEBIET

[0001] Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf das Gebiet der Gasturbinen. Sie betrifft ein Verfahren zum Betrieb einer Gasturbine bei welcher in einer Brennkammer ein flüssiger Brennstoff verbrannt und die dabei entstehenden heißen Verbrennungsgase durch die Gasturbine geleitet werden, und bei welchem Verfahren der flüssige Brennstoff der Brennkammer über eine Mehrzahl von parallel arbeitenden, steuerbaren Brennern zugeführt und in die Brennkammer über Brennstoffdüsen eingedüst wird. Sie betrifft weiterhin eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens.

STAND DER TECHNIK

[0002] Gasturbinen werden zunehmend mit Mehrfachbrennern mit magerer Vormischtechnik ausgerüstet. Dabei werden der Brennstoff und die Verbrennungsluft möglichst gleichmässig vorgemischt und erst dann der Flamme zugeführt. Wird dies mit einem hohen Luftüberschuss vollzogen, so entstehen relativ niedrige Flammentemperaturen und damit eine geringe Bildung von Stickoxiden. Zur Erreichung optimaler Emissionswerte kann zudem die lokale Flammentemperatur über das Einspritzen von Wasser erniedrigt werden. Die effektiven Stickoxidwerte verhalten sich dabei erfahrungsgemäss exponentiell zur Wassermenge.

[0003] Entsprechend der Geometrie von Gasturbinen wird die Mehrzahl von Brennern häufig ringförmig in Form einer Ringbrennkammer angeordnet. Solche Gasturbinen-Ringbrennkammern sind beispielsweise bekannt aus der EP (Interne ABB Nr. 92124) und aus der EP (Interne ABB Nr. 92130). Die flüssigen Brennstoffe werden dabei den in mehrfachen Ringen angeordneten Brennern über Brennstoffzufuhringe zugeführt, wo sie in die Ringbrennkammer eingedüst und verbrannt werden. Ebenso wird die Wasserzufuhr zu den Brennern über Wasserringe gewährleistet, die neben den Brennstoffzufuhringen angeordnet sind.

[0004] Wird eine Gasturbine der eingangs genannten Art vom Stillstand in den Leerlaufbetrieb oder vom Leerlaufbetrieb in den Lastbetrieb hochgefahren, so treten häufig unerwünschte Effekte auf. Unter anderem sind in gewissen Phasen des Hochfahrens und bei Teillastbetrieb zum einen starke Rauch- und Stickoxidentwicklung möglich und zum anderen können unvorteilhafte Instabilitäten in der Gasturbinenbrennkammer auftreten.

DARSTELLUNG DER ERFINDUNG

[0005] Der Erfindung liegt demnach die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren und eine Vorrichtung anzugeben, mit welchen sowohl ein Hochfahren als auch ein Teillastbetrieb einer Gasturbine auf sichere, unkompli-

zierte und schadstoffarme Weise möglich ist.

[0006] Die Aufgabe wird bei einem Verfahren der eingangs genannten Art dadurch gelöst, dass die Brenner in wenigstens zwei Gruppen von Brennern eingeteilt sind, und diese Gruppen in Abhängigkeit des Betriebszustands der Gasturbine einzeln angesteuert werden. Durch die erfindungsgemässe Verwendung von einzeln ansteuerbaren Gruppen von Brennern können die Bedingungen in der Brennkammer optimal auf den Betriebszustand der Gasturbine angepasst werden, was Hochfahren und Teillastbetrieb unter kontrollierten Verbrennungs- und Strömungsbedingungen in der Gasturbine ermöglicht.

[0007] Eine erste bevorzugte Ausführungsform des erfindungsgemässen Verfahrens zeichnet sich dadurch aus, dass die Brenner der Gasturbine auf einem oder mehreren konzentrischen, im Wesentlichen kreisförmigen Ringen angeordnet sind (Ringbrennkammer), und dass die Gruppen jeweils die Brenner eines der Ringe umfassen. Diese Gruppierung ermöglicht ein gutes Zündungsverhalten der Brenner indem das Überspringen eines Zündungsfunkens auf alle Brenner einer Gruppe möglich ist. Zudem trägt diese Gruppierung der Geometrie der Ringbrennkammer in strömungs- und verbrennungstechnischer Hinsicht optimal Rechnung. Die gleichmässige Verteilung der Brenner auf einzeln ansteuerbaren Ringen erlaubt eine effektive Verhinderung von Rauch- und Stickoxidbildung.

[0008] Eine bevorzugte Weiterbildung dieser Ausführungsform ist dadurch gekennzeichnet, dass die oben genannten Ring-Gruppen in Sektoren unterteilt sind, und zweite Gruppen jeweils die Brenner eines der Sektoren umfassen. Diese Weiterbildung erlaubt die weitere gezielte Zu- und Abschaltung von Brennern von einzelnen Sektoren von Ringen und damit eine weitergehende Verhinderung von Rauch- und Stickoxidbildung.

[0009] Wird die Gasturbine vom Stillstand in den Leerlaufbetrieb oder vom Leerlauf in den Last- oder Teillastbetrieb hochgefahren, so werden die Gruppen vorzugsweise nacheinander in verschiedenen Phasen des Hochfahrens zugeschaltet. Die Grenzen zwischen den verschiedenen Phasen werden dabei bevorzugt in Abhängigkeit der Drehzahl der Gasturbine, der an der Gasturbine anliegenden Last, und/oder in Abhängigkeit der von der Gasturbine abgegebenen Emissionen bestimmt.

[0010] Eine weitere bevorzugte Ausführungsform des erfindungsgemässen Verfahrens ist dadurch gekennzeichnet, dass die Brenner zusätzlich über ein Brennstoffzusatzsystem mit einem inerten Brennstoffzusatz versorgt werden, und dass dieses Brennstoffzusatzsystem die einzelnen Gruppen von Brennern einzeln ansprechen lässt. Als inerter Brennstoffzusatz wird dabei bevorzugt Wasser eingesetzt. Die Verwendung des inerten Brennstoffzusatzes erlaubt eine weitere Optimierung der Flammentemperatur und damit der von der Gasturbine abgegebenen Emissionen.

[0011] Eine bevorzugte Weiterbildung der obigen Ausführungsform des Verfahrens ist dadurch gekennzeichnet, dass brennernahe Abschnitte der Brennstoffleitungen von inaktiven Gruppen bis zu Steuerventilen mit inertem Brennstoffzusatz geflutet werden, und dass die mit inertem Brennstoffzusatz gefluteten brennernen Abschnitte der Brennstoffleitungen von inaktiven Gruppen vor der Aktivierung dieser Gruppen vollständig durch Öffnen von Steuerventilen mit Brennstoff geflutet werden, wobei der inerte Brennstoffzusatz über Belüftungsventile in Leckageöltanks abgeführt wird. Durch den ersten Schritt, in dem der Brennstoff in den brennernen Brennstoffleitungsabschnitten durch inertem Brennstoffzusatz ersetzt wird, wird verhindert, dass der explosive, ein potentielles Sicherheitsrisiko darstellende Brennstoff in den brennkammernahen Brennstoffleitungen von inaktiven Gruppen verbleibt. Sollen inaktive Gruppen wieder zugeschaltet werden, so erlaubt der zweite Schritt die Flutung der brennernen Brennstoffleitungen mit Brennstoff, so dass die zu aktivierenden Gruppen sofort nach dem Zuschalten voll verfügbar sind. Der Zuschaltvorgang ist durch dieses Verfahren sicher und unterbrechungsfrei gewährleistet.

[0012] Die erfindungsgemäße Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens, welche ein Brennstoffsystem für eine Gasturbine umfasst, mit wenigstens einer Zubringerleitung über welche der Flüssigbrennstoff zu den mindestens zwei Brennern der Gasturbine geleitet und in die Brennkammer eingedüst wird, ist dadurch gekennzeichnet, dass die mindestens zwei Brenner individuell oder in Gruppen über Steuerventile und/oder Sektorventile mit Brennstoff versorgt werden können.

[0013] Weitere Ausführungsformen ergeben sich aus den abhängigen Ansprüchen.

KURZE ERLÄUTERUNG DER FIGUREN

[0014] Die Erfindung soll nachfolgend anhand von Ausführungsbeispielen im Zusammenhang mit der Zeichnung näher erläutert werden. Es zeigen:

Fig. 1 Schematische Darstellung von Wassersystem, Brennstoffsystem und Brenner.

Fig. 2 Schematische Darstellung der Ringbrennkammer in Ansicht gegen die Gasflussrichtung. Die Sektoreinteilung in sechs Sektoren ist mit radialen Geraden angedeutet.

Fig. 3 Schematische Darstellung der Ringbrennkammer in Ansicht gegen die Gasflussrichtung. Nur die Brenner des ersten Brennrings sind dargestellt.

Fig. 4 Schematische Darstellung der Ringbrennkammer in Ansicht gegen die Gasflussrichtung.

tung. Nur die Brenner des zweiten Brennrings sind dargestellt.

Fig. 5 Schematische Darstellung der Ringbrennkammer in Ansicht gegen die Gasflussrichtung. Nur die Brenner des dritten Brennrings sind dargestellt.

Fig. 6 Anzahl der aktiven Brenner in den Fahrbereichen des Hochfahrens der Gasturbine vom Stillstand in den Leerlaufbetrieb.

Fig. 7 Darstellung der relativen Ölverteilung auf die drei Brennringe in Prozenten (Ordinate) als Funktion der an der Gasturbine angelegten Last (Abszisse) in Prozenten relativ zur Vollast. Betrieb unter Verwendung von Wasser als Brennstoffzusatz.

Fig. 8 Darstellung des Brennstoff-Luft Verhältnisses Φ (Ordinate) als Funktion von der relativ zur Vollast bemessenen, an der Gasturbine anliegenden Last (Abszisse). Betrieb unter Verwendung von Wasser als Brennstoffzusatz.

Fig. 9 Darstellung des Wasser zu Brennstoff-Verhältnisses Ω (Ordinate) als Funktion von der relativ zur Vollast bemessenen, an der Gasturbine anliegenden Last (Abszisse).

Fig. 10 Darstellung der relativen Ölverteilung auf die drei Brennringe in Prozenten (Ordinate) als Funktion der an der Gasturbine angelegten Last (Abszisse) in Prozenten relativ zur Vollast. Betrieb ohne Verwendung von Wasser als Brennstoffzusatz.

Fig. 11 Darstellung des Brennstoff-Luft Verhältnisses Φ (Ordinate) als Funktion von der relativ zur Vollast bemessenen, an der Gasturbine anliegenden Last (Abszisse). Betrieb ohne Verwendung von Wasser als Brennstoffzusatz.

WEGE ZUR AUSFÜHRUNG DER ERFINDUNG

[0015] Figur 1 gibt eine schematische Darstellung von Brennstoffsystem 10, Wassersystem 11 und Brenner 12 eines Ausführungsbeispiels. Die Brenner 12 sind dabei in drei einzeln ansteuerbare Ringe 70-72 unterteilt, die von drei unabhängigen Brennstoffzufuhrringen 24-26 mit Brennstoff versorgt werden und von drei ebenfalls unabhängigen Wasserringen 41-43 mit Wasser versorgt werden. Die Brennstoffzufuhr aller Brenner über die Brennstoff-Zubringerleitung 47 ist über ein direkt hinter einer Brennstoffpumpe 15 liegendes Brennstoff-Schnellabschaltventil 16 zentral geregelt.

Nach dem Brennstoff-Schnellabschaltventil 16 verzweigt sich die Brennstoffleitung in drei Leitungen, die die drei Brennstoffzufuhrringe 24-26 versorgen und mittels Steuerventilen 18-20 einzeln geregelt werden. Zwischen den Brennstoff-Steuerventilen 18-20 und den Brennstoffzufuhrringen 24-26 befindet sich zudem noch jeweils eine Abzweigung der Brennstoffleitungen in einen Leckageöltank 13, welche Abzweigungen mittels Drainageventilen 21-23 geregelt sind und die Entleerung von in den Brennstoffzufuhrringen 24-26 enthaltenem Brennstoff erlauben. Die Brennstoffzufuhrringe 24-26 verfügen ihrerseits über zum Leckageöltank 13 führende, mit Belüftungsventilen 27-29 regelbare Leitungen, die die Entleerung von in den Brennstoffzufuhrringen 24-26 enthaltenem Wasser in den Leckageöltank 13 erlauben. Die Brennstoffzufuhrringe 24-26 sind weiterhin unterteilt in sechs Sektoren 61-66, die einzeln mit Brennstoffkreissektorauslässen 30-32 versorgt werden.

[0016] Die Wasserringe 41-43 werden über den Wassereinfluss 48 versorgt und mit einem der Wasserpumpe 35 nachgeschalteten Wasser Schnellabschaltventil 36 zentral geregelt. Die Wasserleitung verzweigt sich nach dem Schnellabschaltventil 36 in drei Leitungen, die mit Steuerventile 38-40 unabhängig geregelt werden und zu den drei Wasserringen 41-43 führen. Wie die Brennstoffzufuhrringe 24-26 sind auch die Wasserringe 41-43 in jeweils sechs Sektoren 61-66 eingeteilt und die Brenner dieser Sektoren werden über Wasserringsektorauslässe 44-46 einzeln versorgt.

[0017] Ein solcher Sektor 61-66 eines Brennnerrings 70-72 wird über einen Brennstoffsektoreinlass 50, der einer der Brennstoffzufuhrringsektorauslässe 30-32 ist, mit Brennstoff versorgt und über einen Wassersektoreinlass 54, der einer der Wasserringsektorauslässe 44-46 ist, mit Wasser versorgt. Die Brennstoffzufuhr wird über ein Brennstoff Sektorventil 51 geregelt, die Wasserzufuhr über ein Wasser Sektorventil 53, bevor sich die Leitungen verzweigen und zu den im Sektor liegenden Brennern führen. Zwischen dem Brennstoffsektoreinlass 50 und dem Wassersektoreinlass 54 befindet sich zudem eine Verbindungsleitung 55, die mit einem Rückschlagventil 52 geregelt ist, und welche Verbindungsleitung 55 ein Fluten der Brennstoffzufuhrringe 24-26 mit Wasser erlaubt.

[0018] Figur 2 zeigt einen Schnitt durch die Ringbrennkammer mit den Brennnerringen 60 entgegen der Gasflussrichtung. Die drei Gruppen 70-72 der 72 Brenner sind durch entsprechende Schraffuren gekennzeichnet. Leere Kreise bezeichnen die 12 Brenner des ersten Brennnerrings 70, schräg schraffierte Kreise die 24 Brenner des zweiten Brennnerrings 71, und dreieckig gefüllte Kreise bezeichnen die 36 Brenner des dritten Brennnerrings 72. Des weiteren ist die Sektoreinteilung in die sechs Sektoren 61-66 angegeben.

[0019] Figur 3 zeigt wiederum den Schnitt durch die Ringbrennkammer entgegen der Gasflussrichtung. Nur

die 12 Brenner des ersten Brennnerrings 70.1-70.12 sind angegeben und bezeichnet.

[0020] Figur 4 zeigt den Schnitt durch die Ringbrennkammer entgegen der Gasflussrichtung. Nur die 24 Brenner des zweiten Brennnerrings 71.1-71.24 sind angegeben und bezeichnet.

[0021] Figur 5 zeigt den Schnitt durch die Ringbrennkammer entgegen der Gasflussrichtung. Nur die 36 Brenner des dritten Brennnerrings 72.1-72.36 sind angegeben und bezeichnet.

[0022] Figur 6 zeigt die Anzahl aktiver Brenner (Ordinate) beim Hochfahren der Gasturbine vom Stillstand in den Leerlauf als Funktion der relativen Geschwindigkeit ausgedrückt in % der Leerlaufgeschwindigkeit von 3000 mm (Abszisse). Aus dem Stillstand wird die Gasturbine zunächst von aussen mit einem static starting device (SSD) auf ca. 950 rpm beschleunigt. Schon bei 850 rpm werden dabei die Steuerventile 18 und 19 vom ersten und zweiten Brennnerring (24 und 25) mit einem Füllmassenfluss von 7.8 bzw. 16.0 kg/s geöffnet. Bei ca. 950 mm wird das Brennstoff-Schnellabschaltventil 16 geöffnet und die Brennstoffleitungen der Brennnerringe 24 und 25 werden gefüllt, wobei die Belüftungsventile 27 und 28 geöffnet sind. Die Sektorventile 51 sind bei diesem Füllen geschlossen. Dadurch ist die Brennkammer vom Brennstoff getrennt und die Sicherheit während des Füllens ist gewährleistet. Im Augenblick wo das Brennstoff-Schnellabschaltventil 16 geöffnet wird fällt der Druck hinter der Brennstoffpumpe 15 von ca. 100 bar auf ca. 77 bar. Zunächst ist der Druck in den Brennstoffzufuhrringen 24 und 25 niedrig, weil nur Luft durch die Belüftungsventile 27 und 28 fliesst. Sobald die Brennstoffleitungen der Brennstoffzufuhrringe 24 und 25 mit Brennstoff voll sind und Brennstoff durch die Belüftungsventile 27 und 28 zu fließen beginnt, baut sich aber Druck auf, und sobald der Druck in den Leitungen 20 bar übersteigt sind die Leitungen voll und die Steuerventile des ersten und zweiten Brennstoffzufuhrringes beginnen zu schliessen. Der Gradient dieses Schliessvorgangs wird dabei derart gesteuert, dass der Massenfluss über einen PT1 für den ersten Ring auf 0.5s und für den zweiten Ring auf 1s geregelt wird.

[0023] Sobald der Massenfluss einen bestimmten, für die Zündung idealen Wert erreicht hat, werden beim ersten 70 und zweiten 71 Brennstoffzufuhr die Sektorventile 51 der Sektoren 62, 63, 65 und 66 geöffnet und Brennstoff füllt die Leitungen zwischen den Sektorventilen 51 und der Brennkammer. Nachdem die Steuerventile 18 und 19 etwas weiter geschlossen worden sind (wiederum ist das Kriterium der Abstand zum Zündungsmassenfluss), werden auch die Belüftungsventile 27 und 28 geschlossen. In diesem Augenblick steigt der Druck in den Brennstoffzufuhrringen 24 und 25 schlagartig zu und die Zündung setzt ein. Es werden 24 Brenner 70.3-70.6, 70.9-70.12, 71.5-71.12, 71.17-71.24, nämlich die Brenner des ersten Brennnerrings 70 ohne die zwei gegenüberliegenden Sektoren 61 und 64

gezündet. Die Zündung ist erfolgt bei 950 rpm und ist sehr sanft und gut kontrolliert.

[0024] Im Bereich 81 beschleunigen die 24 Brenner 70.3-70.6, 70.9-70.12, 71.5-71.12, 71.17-71.24 die Gasturbine auf 2000 rpm. Bei 2000 rpm wird nun der Sektor 64 zugeschaltet wonach dann im zweiten Bereich 82 30 Brenner 70.3-70.12, 71.5-71.24 aktiv sind. Nach Erreichen von 2400 rpm wird dann auch noch der letzte Sektor 61 zugeschaltet, so dass im dritten Bereich 83 dann 36 Brenner 70.1-70.12, 71.1-71.24 für kurze Zeit aktiv sind. Bei ca. 2500 rpm nämlich wird die ganze erste Gruppe abgeschaltet und die Leitungen des ersten Brennstoffzufuhrringes werden mit Wasser geflutet. Dies wird dadurch erreicht, dass alle Wassersektorventile 53 des ersten Brennnerrings 24 und das Steuerventil 18 geschlossen werden, das Drainageventil des ersten Brennnerrings 21 geöffnet wird, und Wasser durch die Verbindungsleitung 55 durch das nunmehr geöffnete Rückschlagventil 52 in den ersten Brennnerring 24 strömt, wobei der Brennstoff in den Leckageölk Tank 13 abgeführt wird. So sind oberhalb von ca. 2500 rpm 25 und beim Leerlaufbetrieb bei 3000 rpm alle 24 Brenner 71.1-71.24 des zweiten Brennnerrings aktiv.

[0025] Diese komplizierte Führung des Hochfahrens und des Zündens ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Wenn alle 36 Brenner des ersten und zweiten Rings 70 und 71 beim Zünden und Hochfahren immer aktiv sind, kommt es vor, dass beim Schliessen der Abblaseventile des Verdichters die Flammen ausgelöscht werden.
- Für gute Kreuzzündung zwischen den Brennen ist es notwendig, dass der innere Brennerkreis nicht unterbrochen ist, d.h. eine Zündung unter ausschliesslicher Verwendung des zweiten Rings 71 ist nicht möglich.
- Leerlaufbetrieb der Gasturbine mit den 36 Brennen des ersten und zweiten Brennnerrings 70 und 71 führt zu starker Rauchbildung. Diese Rauchbildung wird durch das Ausschalten des ersten Brennnerrings 70 bei 2500 rpm verhindert. Auch beim Wiederaktivieren des ersten Brennnerrings 70 bei 10% relativer Last beim Hochfahren in den Lastbetrieb ist keine Rauchentwicklung sichtbar.

[0026] Zur Verhinderung Rauchbildung und zur Optimierung des Stickoxidausstosses wird der beigemischte Wasseranteil zwischen 950 rpm und 3000 rpm bevorzugt im Bereich Masse Wasser zu Masse Brennstoff von $\Omega = 0-0.3$ eingestellt.

[0027] Das Verhalten der Gasturbine bei derartigem Hochfahren ist bei kalter wie bei heisser Gasturbine sehr gut.

[0028] Figur 7 zeigt die relative Verteilung der Ölzufuhr auf die drei Brennnerringe 70-72 (Ordinate) beim Hochfahren der Gasturbine vom Leerlaufbetrieb in den Lastbetrieb als Funktion der Last (Abszisse) relativ zur definierten Vollast (100%).

Figur 8 zeigt das Brennstoff-Luft Verhältnis Φ (Ordinate) als Funktion von der relativ zur Vollast bemessenen, an der Gasturbine anliegenden Last (Abszisse) in den verschiedenen Fahrbereichen, wobei die dargestellten Kurven für ein Wasser zu Brennstoff Verhältnis Ω von 0.9 gelten. In der ersten Phase 94 von 0-10% relativer Last ist nur der zweite Brennnerring aktiv, wobei dieser kontinuierlich mehr Brennstoff erhält, so dass sich, das Brennstoff-Luft Verhältnis Φ immer mehr vergrössert. Bei 10% relativer Last wird dann innerhalb von 12s der erste Brennnerring wieder zugeschaltet, wobei der Brennstoff homogen über alle Brenner verteilt wird. Der Brennstoffzufuhrring 24 des ersten Brennnerrings 70 ist anfangs noch voller Wasser, da er beim Hochfahren in den Leerlauf bei 2500 rpm mit Wasser geflutet worden ist. Um Lasifluktuationen beim Wiedereinschalten des ersten Brennnerrings 70 zu vermeiden, muss dieses Wasser vor der Reaktivierung wieder aus dem Leitungssystem entfernt werden. Dazu wird bei geschlossenen Sektorventilen 51 und geöffnetem Belüftungsventil 27 das Steuerventil des ersten Brennstoffzufuhrrings 18 geöffnet. Dadurch wird Brennstoff in das Leitungssystem hineingetrieben und das im Leitungssystem befindliche Wasser wird durch das Belüftungsventil 27 in den Leckageölk Tank 13 gespült. Nach Füllen der Leitungen wird der Massenfluss wieder auf Zündungsmenge reduziert, das Belüftungsventil 27 wird geschlossen und die Sektorventile 51 werden geöffnet. So wird das Leitungssystem zwischen Sektorventil 51 und Brennkammer mit Brennstoff gefüllt und wenn das ganze System voll ist, kann der erste Brennnerring 70 schnell in Betrieb genommen werden. Beim Herunterfahren der Gasturbine wird der erste Brennnerring ebenfalls bei 10% Last ausgeschaltet.

[0030] In der zweiten Phase 95 von 10-25% relativer Last werden nun der erste und der zweite Brennnerring kontinuierlich zunehmend mit Brennstoff angesteuert, wie auch aus dem Fahrbereich 95 in Figur 8 ersichtlich ist. Bei 25% relativer Last wird der dritte Brennnerring 72 zugeschaltet. Dies geschieht gleich wie die Zuschaltung des ersten Brennnerrings 70 bei 10% relativer Last, nur ist beim Zuschalten des dritten Brennnerrings 72 die Zuschaltzeit 30s. Oberhalb von 25% relativer Last in der Phase 96 sind dann somit alle 72 Brenner der Ringbrennkammer in Betrieb, und wiederum wird die Brennstoffzufuhr homogen auf allen Brennern kontinuierlich vergrössert.

[0031] Das Hochfahren auf Vollast in der dritten Phase 96 ist nun sehr einfach, und keine Anzeichen von Pulsieren, Auslöschern oder Rauch können entdeckt werden, wenn als Brennstoffzusatz Wasser den Brennern zugeführt wird. Figur 9 zeigt das Wasser zu Brennstoff-Verhältnis Ω (Ordinate) als Funktion von der relativ zur Vollast bemessenen, an der Gasturbine anliegen-

den Last (Abszisse) in den verschiedenen Fahrbereichen. Wird das Verhältnis Ω , definiert als Verhältnis Masse Wasser zu Masse Brennstoff, im horizontal schraffierten Bereich 111 der Figur 9 gehalten, so ist das Verhalten der Gasturbine absolut sicher, und ohne dass Rauchentwicklung sichtbar ist. Der konkret gewählte Wert für Ω kann entsprechend den Stickoxid-ausstossvorschriften gewählt werden. Wählt man Ω kleiner als im Bereich 111 angegeben, so beobachtet man ein Pulsieren der Gasturbine, wählt man Ω grösser als den Bereich 111, so ist eine starke Rauchbildung zu beobachten. Im schräg schraffierten Bereich 110 ist der Betrieb unter Rauchbildung noch möglich, während oberhalb dieses Bereiches 110 der Betrieb nicht mehr möglich ist.

[0032] Beim Herunterfahren der Gasturbine erweist es sich als vorteilhaft, den dritten Brennerring 72 erst bei 24.5% relativer Last auszuschalten.

[0033] Soll die Gasturbine ohne Wasser betrieben werden, so muss oberhalb 25% relativer Last anders verfahren werden. Der dritte Brennerring 72 wird dabei zugeschaltet und angesteuert wie aus den Figuren 10 und 11 ersichtlich. Der dritte Brennerring 72 erhält beim Zuschalten weniger Brennstoff als der zweite 71 und der erste 70 Ring (Phase 121). Bei ca. 38% beginnend bis ca. 66% relativer Last (Phase 122) wird dann diese Inhomogenität der Brennstoffversorgung kontinuierlich ausgeglichen, und in der vierten Phase 123 stellt man die gleichen Verhältnisse wie beim Wasser verwenden den Verfahren ein. Auf diese Weise kann ein Pulsieren der Gasturbine effizient vermieden werden. Es empfiehlt sich aber auf jeden Fall, in den Phasen, wo nicht alle Brenner in Betrieb sind (Phasen 94 und 95), die unbenutzten Brenner mit einer minimalen Menge von Wasser zu spülen, um mögliches Leckageöl der eigentlich geschlossenen Steuerventile in kontrollierter Weise in den Brennraum zu befördern und damit ein verkoken von einzelnen Brennerlanzen zu verhindern.

[0034] Vorteile der oben beschriebenen Vorgehensweise sind somit zusammenfassend:

- Es handelt sich um ein einfaches, sicheres Fahrkonzept
- Hohe Verfügbarkeit durch kontrolliertes Hochfahren
- Optimale Stickoxid und Rauchemissionen insbesondere im Teillastbereich und in der Anfahrphase.

BEZEICHNUNGSLISTE

[0035]

10	Brennstoffsystem
11	Wassersystem
12	Brenner
13	Leckageöltank

14
15
16
17
5 18,19,20
21,22,23
24,25,26
10 27,28,29
30,31,32
33
15 34
35
36
37
38,39,40
20 41,42,43
44,45,46
47
48
25 50
51
52
53
54
30 55
60
61-66
70.1-70.12
71.1-71.24
35 72.1-72.36
81
82
40 83
84
94
95
45 96
104
50 105
110
111
55 121
122

Brennstoff-Hauptabschaltventil
Brennstoffpumpe
Brennstoff-Schnelabschaltventil
Brennstoff-Entspannungsventil
Steuerventile erster, zweiter und dritter Brennstoffzufuhr
Drainageventile erster, zweiter und dritter Brennstoffzufuhr
erster, zweiter und dritter Brennstoffzufuhr
Belüftungsventile erster, zweiter, und dritter Brennstoffzufuhr
Brennstoffzufuhringsektorauslässe
Leckagewassertank
Wasser Hauptabschaltventil
Wasserpumpe
Wasser Schnellabschaltventil
Wasser Entspannungsventil
Steuerventile erster, zweiter und dritter Wasserring
erster, zweiter, und dritter Wasserring
Wasserringsektorauslässe
Brennstoff Zubringerleitung
Wassereinlass
Brennstoffsektoreinlass
Brennstoff Sektorventil
Rückschlagventil
Wasser Sektorventil
Wassersektoreinlass
Verbindungsleitung
Brennerringe
Sektoren 1 bis 6 der Brennerringe
Brenner des ersten Brennerrings
Brenner des zweiten Brennerrings
Brenner des dritten Brennerrings
Brenner des ersten und zweiten Brennerrings aktiv ohne die Sektoren 61 und 64
Brenner des ersten und zweiten Brennerrings aktiv ohne Sektor 61
Brenner des ersten und zweiten Brennerrings aktiv
Brenner des zweiten Brennerrings aktiv
Brenner des zweiten Brennerrings aktiv
Brenner des ersten und zweiten Brennerrings aktiv
Brenner aller Brennerringe aktiv
Brenner aller Brennerringe aktiv, die Brennstoffzufuhr kontinuierlich zunehmend
Brenner aller Brennerringe aktiv, die Brennstoffzufuhr stabil
Bereich, in dem mit Rauchentwicklung zu rechnen ist
Bereich in dem Ω frei variiert werden kann.
Bereich, in dem die drei Ringe inhomogen angesteuert werden
Bereich, in dem die Inhomogenität der

123 Ansteuerung ausgeglichen wird
Bereich, in dem die drei Ringe homogen
angesteuert werden

Patentansprüche

1. Verfahren zum Betrieb einer Gasturbine bei welcher in einer Brennkammer ein flüssiger Brennstoff verbrannt und die dabei entstehenden heißen Verbrennungsgase durch die Gasturbine geleitet werden, und bei welchem Verfahren der flüssige Brennstoff der Brennkammer über eine Mehrzahl von parallel arbeitenden, steuerbaren Brennern (12) zugeführt und in die Brennkammer über Brennstoffdüsen eingedüst wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Brenner (12) in wenigstens zwei Gruppen (61-66,70-72) von Brennern (12) eingeteilt sind, und diese Gruppen in Abhängigkeit des Betriebszustands der Gasturbine einzeln angesteuert werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Brenner (12) auf einem oder mehreren konzentrischen, im Wesentlichen kreisförmigen Ringen (70-72) angeordnet sind, und dass erste Gruppen (70-72) jeweils die Brenner eines der Ringe (70.1-70.12,71.1-71.24,72.1-72.36) umfassen.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Ringe (70-72) in Sektoren (61-66) unterteilt sind, und zweite Gruppen jeweils die Brenner eines der Sektoren (61-66) umfassen.
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Brenner in drei konzentrischen, im Wesentlichen kreisförmigen Ringen (70-72) von je 12 (70.1-70.12), 24(71.1-71.24) und 36 (72.1-72.36) Brennern angeordnet sind, die einzeln angesprochen werden, und diese Ringe weiter unterteilt sind in sechs 60° überstreichende Sektoren (61-66), die einzeln angesprochen werden.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass beim Hochfahren der Gasturbine vom Stillstand in einen unbelasteten Leerlaufbetrieb nach einer Anfangsbeschleunigung der Turbine, und/oder beim Hochfahren der Turbine vom Leerlaufbetrieb in einen Lastbetrieb die wenigstens zwei Gruppen (61-66,70-72) in wenigstens zwei Phasen nacheinander wenigstens teilweise gezündet und/oder zugeschaltet werden, und dass zugeschaltete Gruppen mit zunehmender Menge von Brennstoff versorgt werden.
6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass Zündung und/oder Zuschaltung der Gruppen in den verschiedenen Phasen in Abhän-

gigkeit der Drehzahl der Gasturbine und/oder der an der Gasturbine anliegenden Last und/oder der von der Gasturbine abgegebenen Emissionen erfolgt.

7. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass beim Hochfahren der Gasturbine vom Stillstand in den unbelasteten Leerlaufbetrieb nach einer Anfangsbeschleunigung der Turbine auf 900-1000 rpm in einer ersten Phase der erste (70.3-70.6,70.9-70.12) und der zweite (71.5-71.12,71.17-71.24) Ring gezündet werden, wobei zwei gegenüberliegende Sektoren (61,64) nicht verwendet werden, in einer zweiten Phase nach Erreichen von 1800-2200 rpm einer der in der ersten Phase nicht verwendeten Sektoren (61) zugeschaltet wird (70.1-70.2,71.1-71.4), in einer dritten Phase nach Erreichen von 2200-2500 rpm auch der letzte Sektor (64) des ersten (70.7-70.8) und zweiten (71.13-71.16) Rings aktiviert wird und in einer vierten Phase nach Erreichen von 2500-2700 rpm der erste Ring (70) deaktiviert wird, derart, dass beim Leerlaufbetrieb von bis 2800-3200 rpm nur der zweite Ring (71) mit seinen 24 Brennern (71.1-71.24) aktiv ist.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 4 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass beim Hochfahren der Gasturbine vom Leerlauf in den Lastbetrieb bei 5-15% Last relativ zur Vollast der erste Ring (70) zum bereits aktiven zweiten Ring (71) zugeschaltet wird und bei mehr als 25% Last relativ zur Vollast der dritte Ring (72) zugeschaltet wird, so dass unter Vollast alle 72 Brenner (70.1-70.12,71.1-71.24,72.1-72.36) aktiv sind.
9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Brenner (12) mittels Brennstoffleitungen (50) mit Brennstoff und mittels Brennstoffzusatzleitungen (54) mit inertem Brennstoffzusatz versorgt werden und dass sowohl die Brennstoffleitungen (50) als auch die Brennstoffzusatzleitungen (54) gruppenweise einzeln angesteuert werden.
10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass als inerter Brennstoffzusatz Wasser eingesetzt wird.
11. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, dass brennernahe Abschnitte der Brennstoffleitungen (50) von inaktiven Gruppen bis zu Steuerventilen (18-20) mit inertem Brennstoffzusatz geflutet werden, und dass die mit inertem Brennstoffzusatz gefluteten brennernahen Abschnitte der Brennstoffleitungen (50) von inaktiven Gruppen vor der Aktivierung dieser Gruppen vollständig durch Öffnen von Steuerventilen

(18-20) mit Brennstoff geflutet werden, wobei der inerte Brennstoffzusatz über Belüftungsventile (27-29) in Leckageöltanks (13) abgeführt wird.

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass beim Hochfahren der Turbine in den Leerlaufbetrieb zur optimalen Führung des Verbrennungsprozesses in Bezug auf Leistung, und Emissionsentwicklung als Brennstoffzusatz Wasser im Verhältnis der Masse von zugeführtem Wasser zur Masse von zugeführtem Brennstoff von 0-0.3 den Brennern (12) zugeführt wird.

13. Verfahren nach Anspruch 4 und einem der Ansprüche 9 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass beim Hochfahren der Turbine vom Leerlauf in den Lastbetrieb im Bereich von 30-70% Last relativ zur Vollast die Brennstoff- und Brennstoffzusatzversorgung inhomogen auf den zweiten (71) und den dritten (72) Ring verteilt wird, wobei anfänglich der zweite Ring (71) mehr Brennstoff und Brennstoffzusatz erhält als der dritte Ring (72), die Versorgung graduell bei zunehmender Last aber dann gleichverteilt wird, indem die Brennstoff- und Brennstoffzusatzzufuhr beim zweiten Ring konstant bleibt während die Brennstoff- und Brennstoffzusatzzufuhr beim dritten Ring zunimmt, und bei Lasten von mehr als 70% Last relativ zur Vollast alle drei Ringe gleichmässig mit Brennstoff und Brennstoffzusatz versorgt werden.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 7 oder 8 und einem der Ansprüche 9 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass zur optimalen Führung des Verbrennungsprozesses in Bezug auf Leistung, und Emissionsentwicklung als Brennstoffzusatz Wasser im Verhältnis der Masse von zugeführtem Wasser zur Masse von zugeführtem Brennstoff von 0.1 bis 0.6 in den Phasen bis 25% Last relativ zur Vollast den Brennern (12) zugeführt wird, im Bereich von 25% bis 65% Last relativ zur Vollast im Verhältnis 0.3 bis 0.9 und im Bereich von 65% bis über 100% im Verhältnis 0.1 bis 0.9.

15. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 14, umfassend wenigstens ein Brennstoffsystem (11) für eine Gasturbine, mit wenigstens einer Zubringerleitung (47) über welche der Flüssigbrennstoff zu den mindestens zwei Brennern (12) der Gasturbine geleitet und in die Brennkammer eingedüst wird, dadurch gekennzeichnet, dass die mindestens zwei Brenner (12) individuell oder in Gruppen (61-66, 70-72) über Steuerventile (18-20) und/oder Sektorventile (51) mit Brennstoff versorgt werden können.

16. Vorrichtung nach Anspruch 15, dadurch gekenn-

zeichnet, dass die Brenner (12) auf einem oder mehreren konzentrischen, im Wesentlichen kreisförmigen Ringen (70-72) angeordnet sind, und dass erste Gruppen (70-72) jeweils die Brenner eines der Ringe (70.1-70.12, 71.1-71.24, 72.1-72.36) umfassen, und jede dieser Gruppen (70-72) unabhängig von mit Steuerventilen (18-20) regulierbaren Brennstoffzufuhrringen (24-26) mit Brennstoff versorgt werden, wobei diese Brennstoffzufuhrringe (24-26) zusätzlich in jeweils sechs Sektoren (61-66) eingeteilt sind, und diese zweiten Gruppen ihrerseits mit Sektorventilen (51) einzeln mit Brennstoff versorgt werden können.

17. Vorrichtung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass das Brennstoffsystem (10) über einen Leckageöltank (13) verfügt, in welchen der brennerseitig in den Brennstoffzufuhrringen (24-26) von nicht aktiven Gruppen vorhandene Brennstoff mit Hilfe eines über eine Verbindungsleitung (55) und ein Rückschlagventil (52) eingespiesenen inerten Brennstoffzusatzes durch Drainageventile (21-23) in diesen Leckageöltank (13) entleert werden kann, und dass mit inerten Brennstoffzusatz gefüllte Brennstoffzufuhrringe (24-26) durch Öffnen der Brennstoffzufuhrring-Steuerventile (18-20) und durch Öffnen von Belüftungsventilen (27-29) wieder mit Brennstoff geflutet werden können, wobei der anfangs in den Brennstoffzufuhrringen (24-26) befindliche Brennstoffzusatz in den Leckageöltank (13) gespült wird.

18. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 15 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass ein Brennstoffzusatzsystem mit mindestens einem Brennstoffzusatzeinlass (48) vorhanden ist, welches die Brenner (12) individuell oder in Gruppen über Steuerventile (38-40) mit Brennstoffzusatz versorgt.

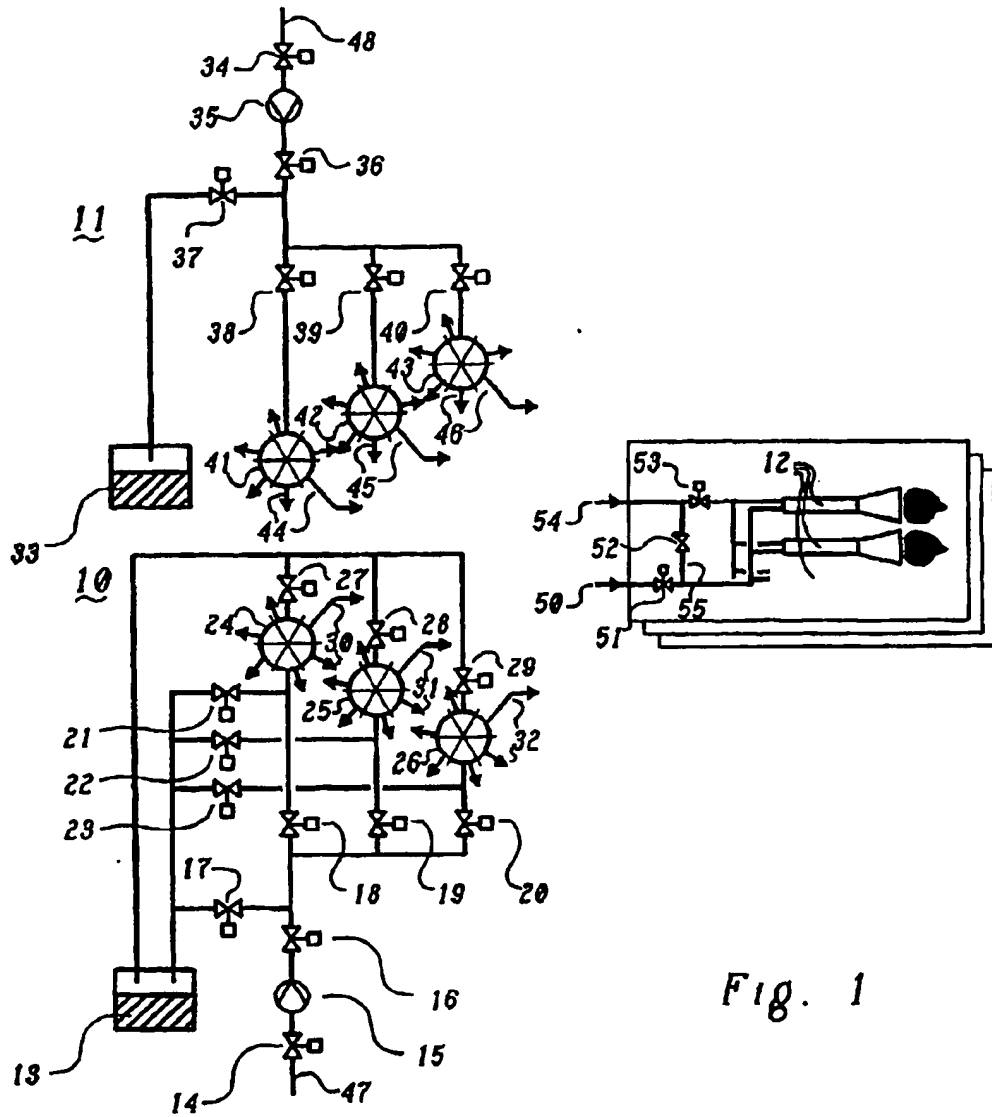
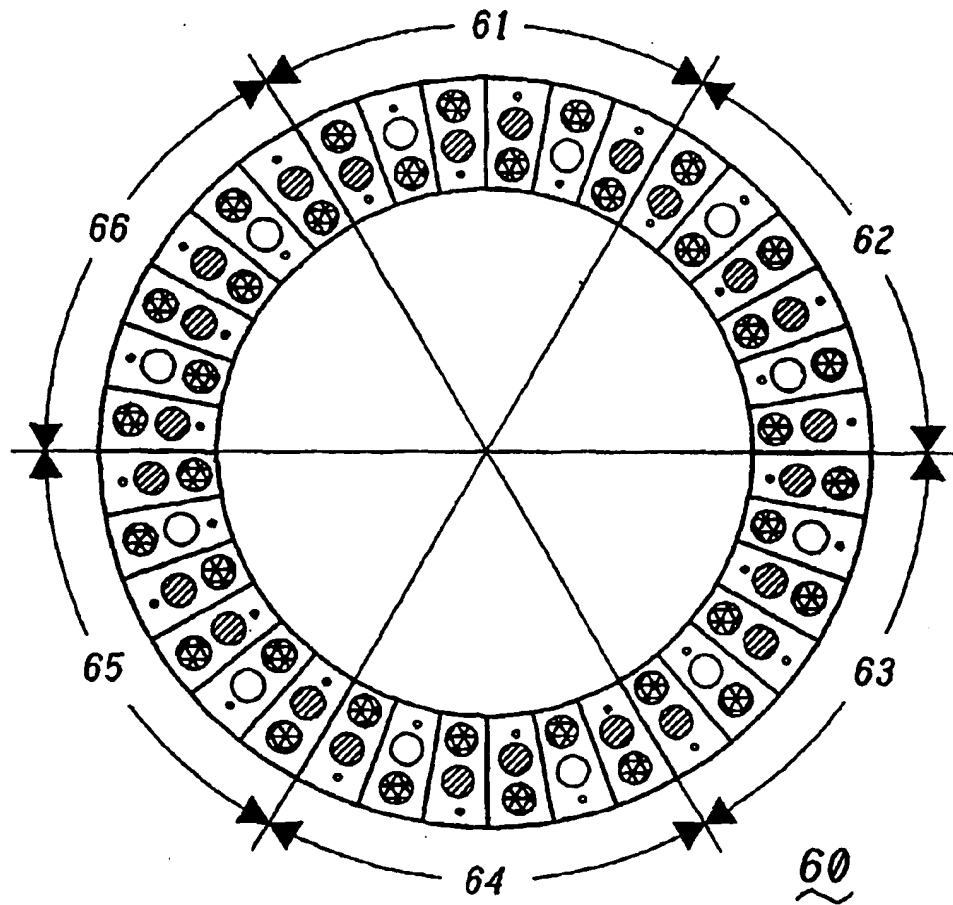


Fig. 1



○ 70

◐ 71

⊗ 72

Fig. 2

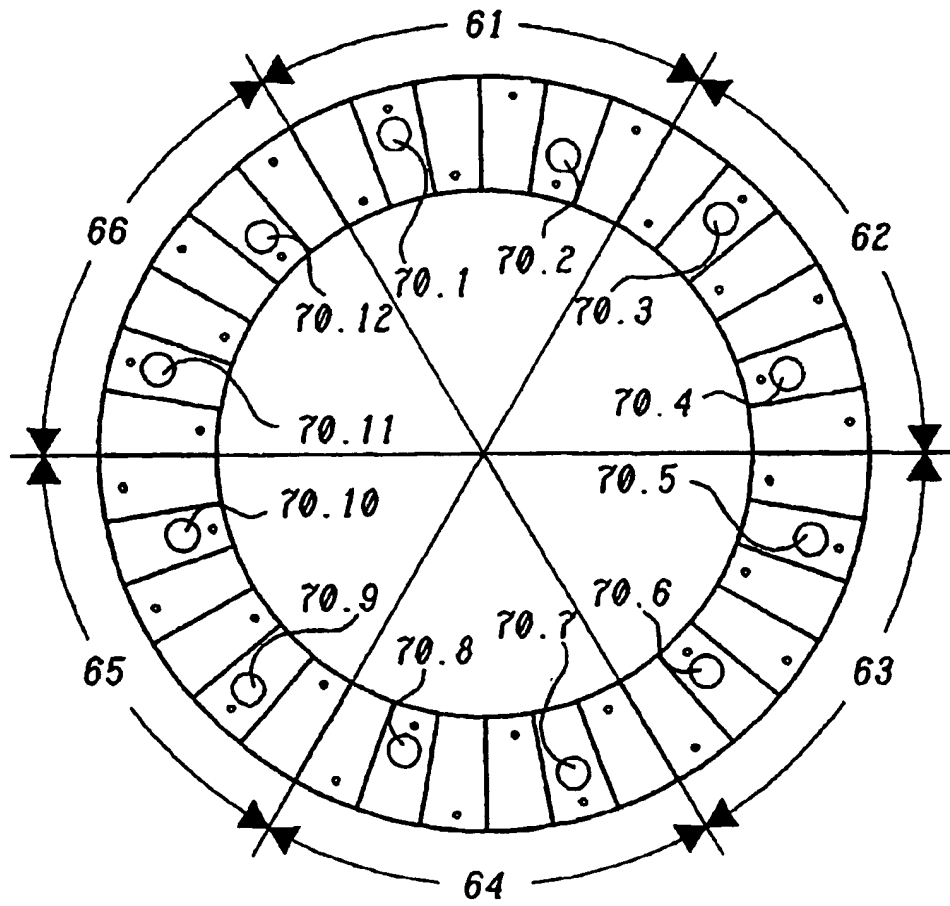


Fig. 3

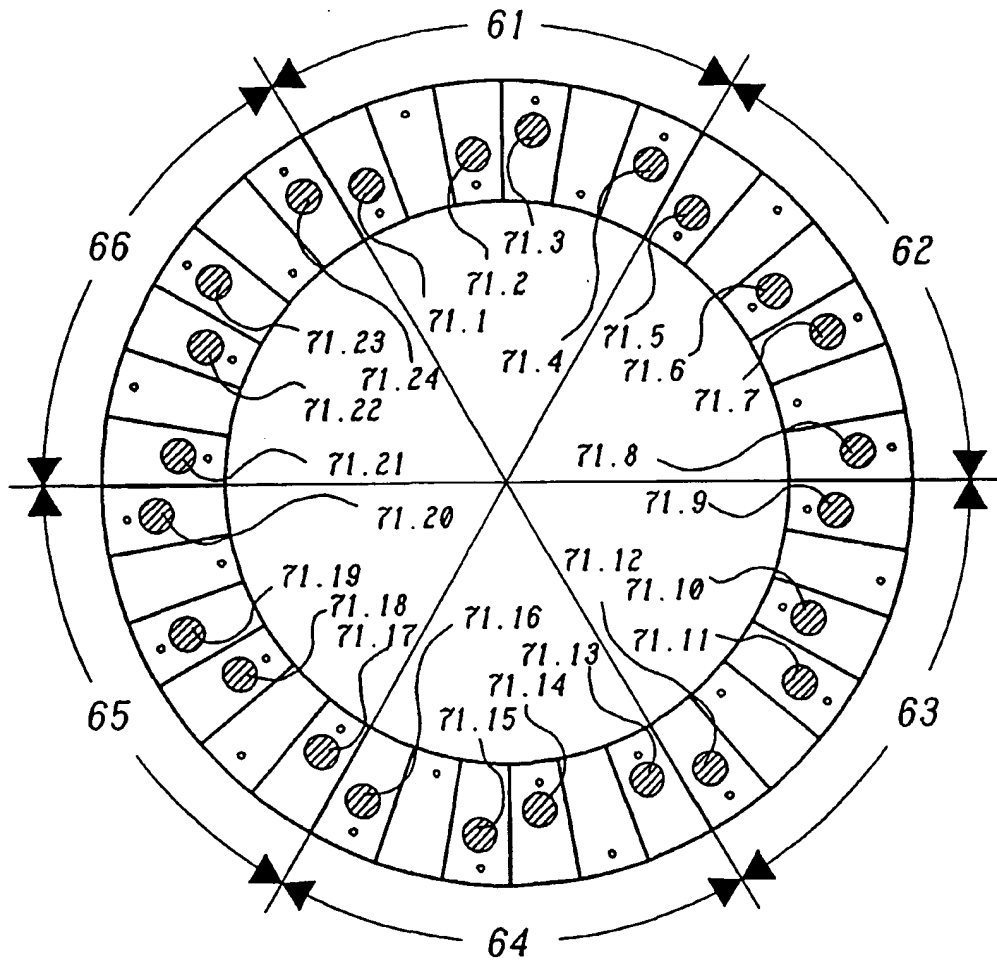


Fig. 4

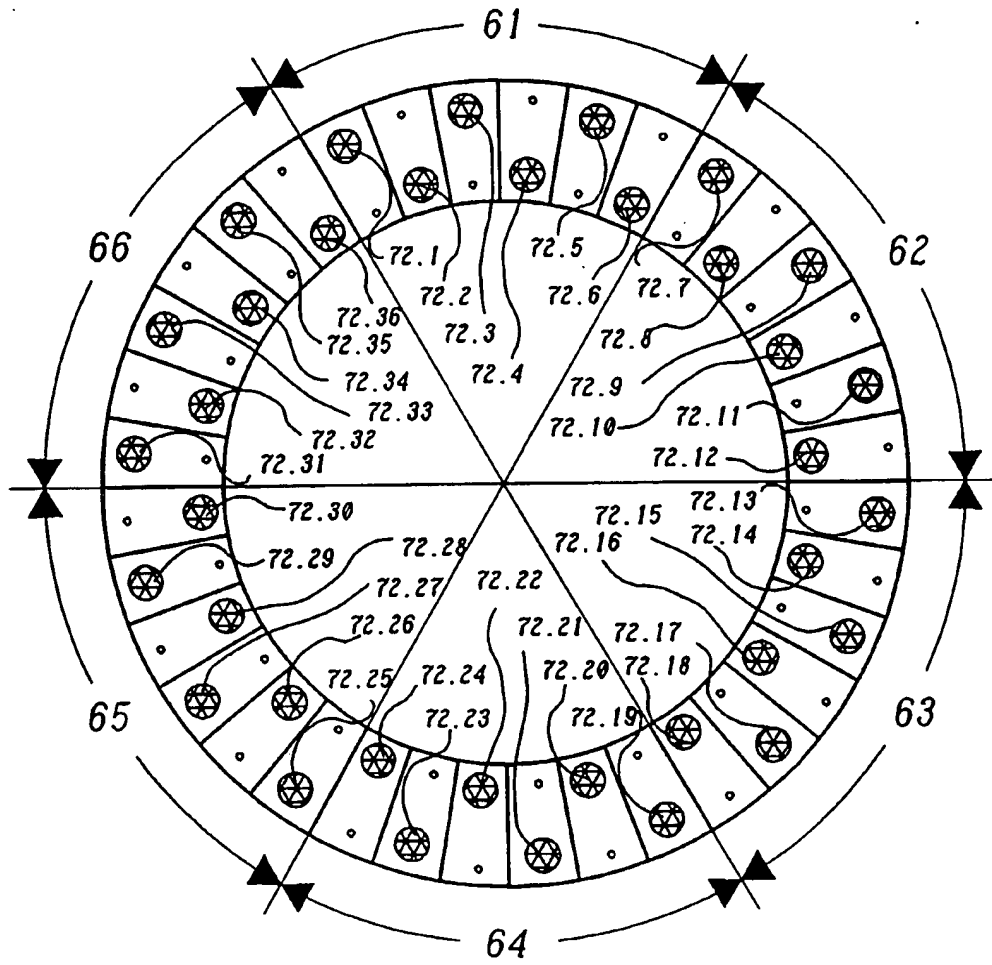


Fig. 5

Fig. 6

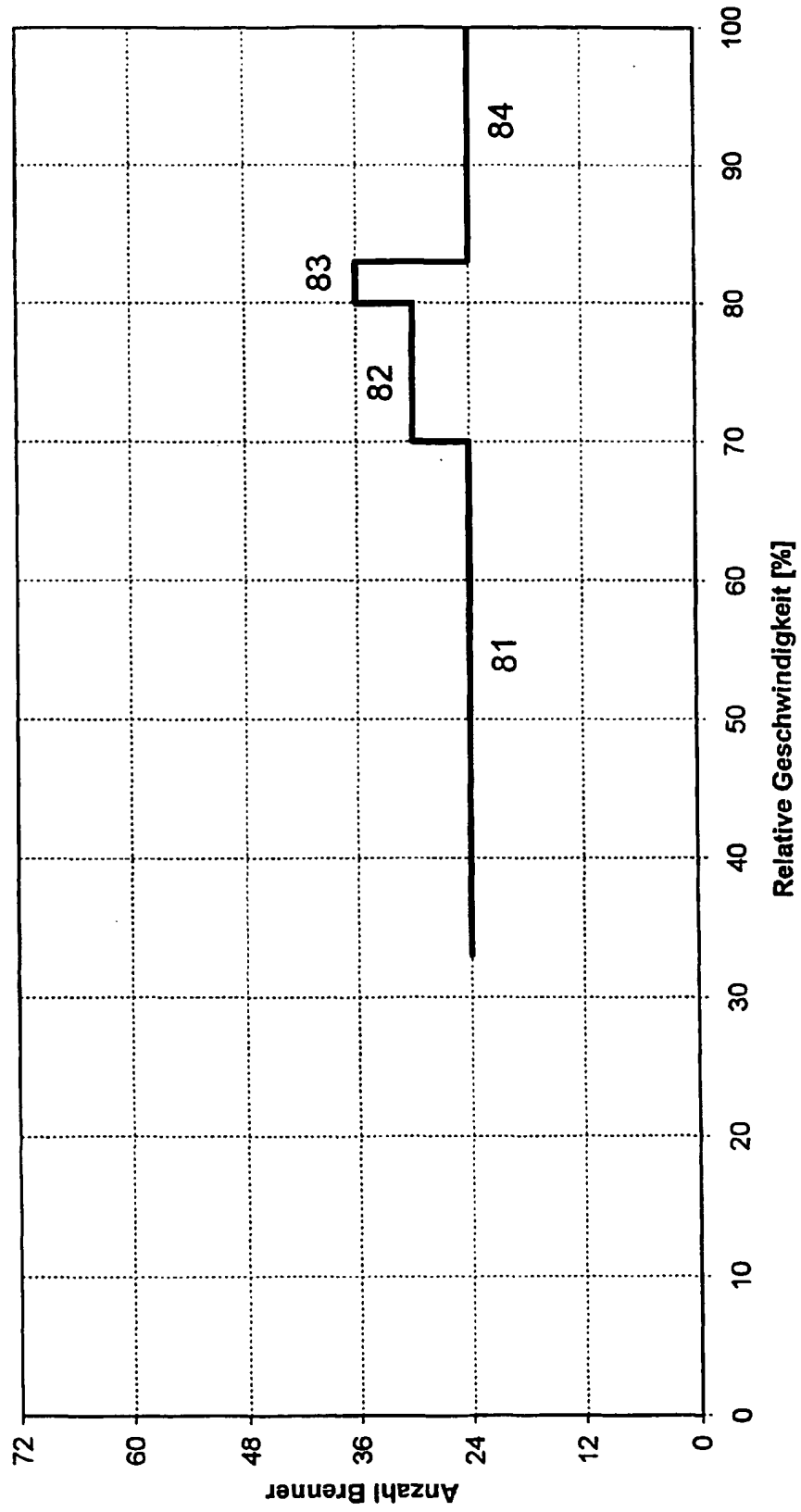
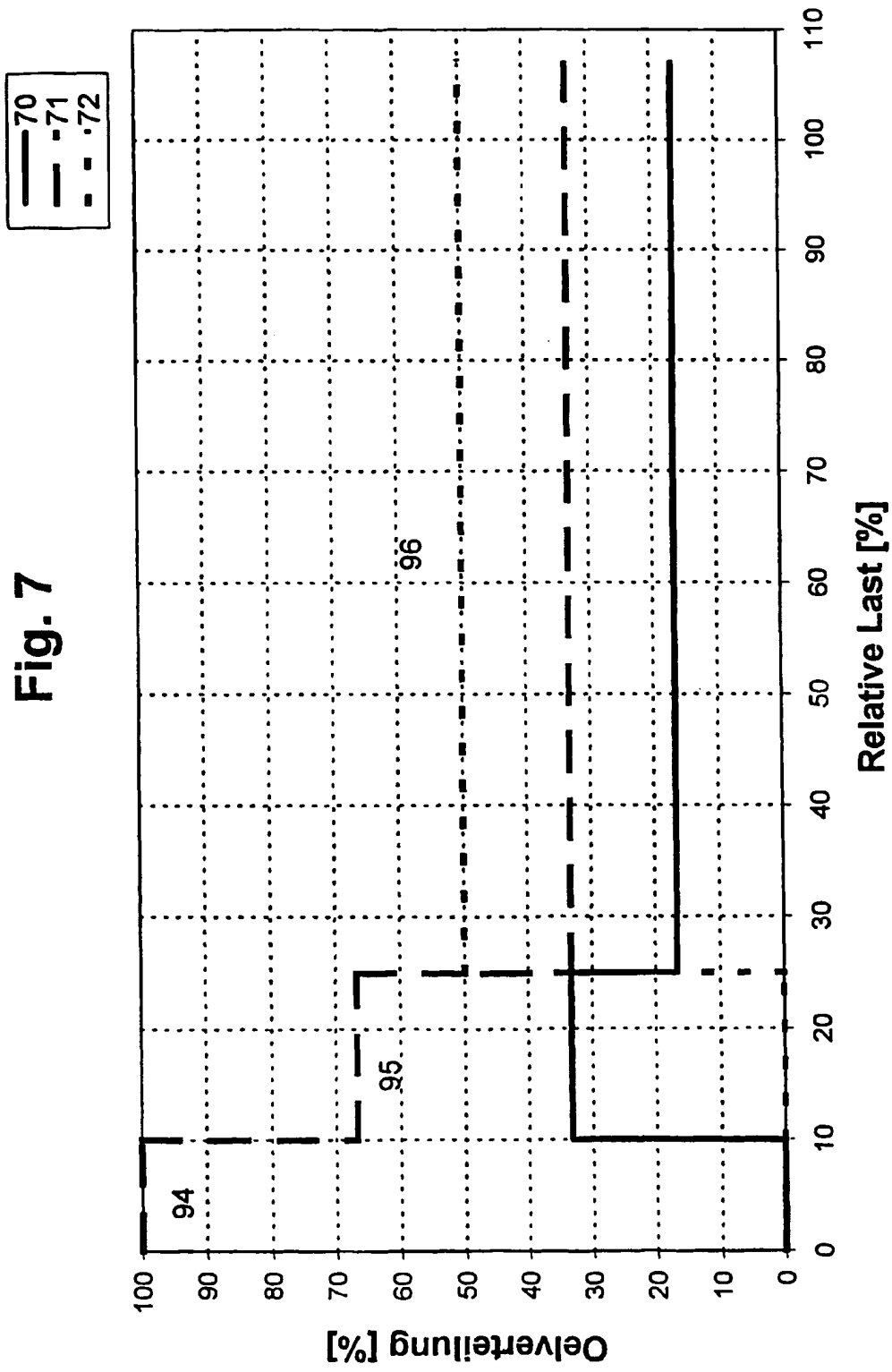


Fig. 7



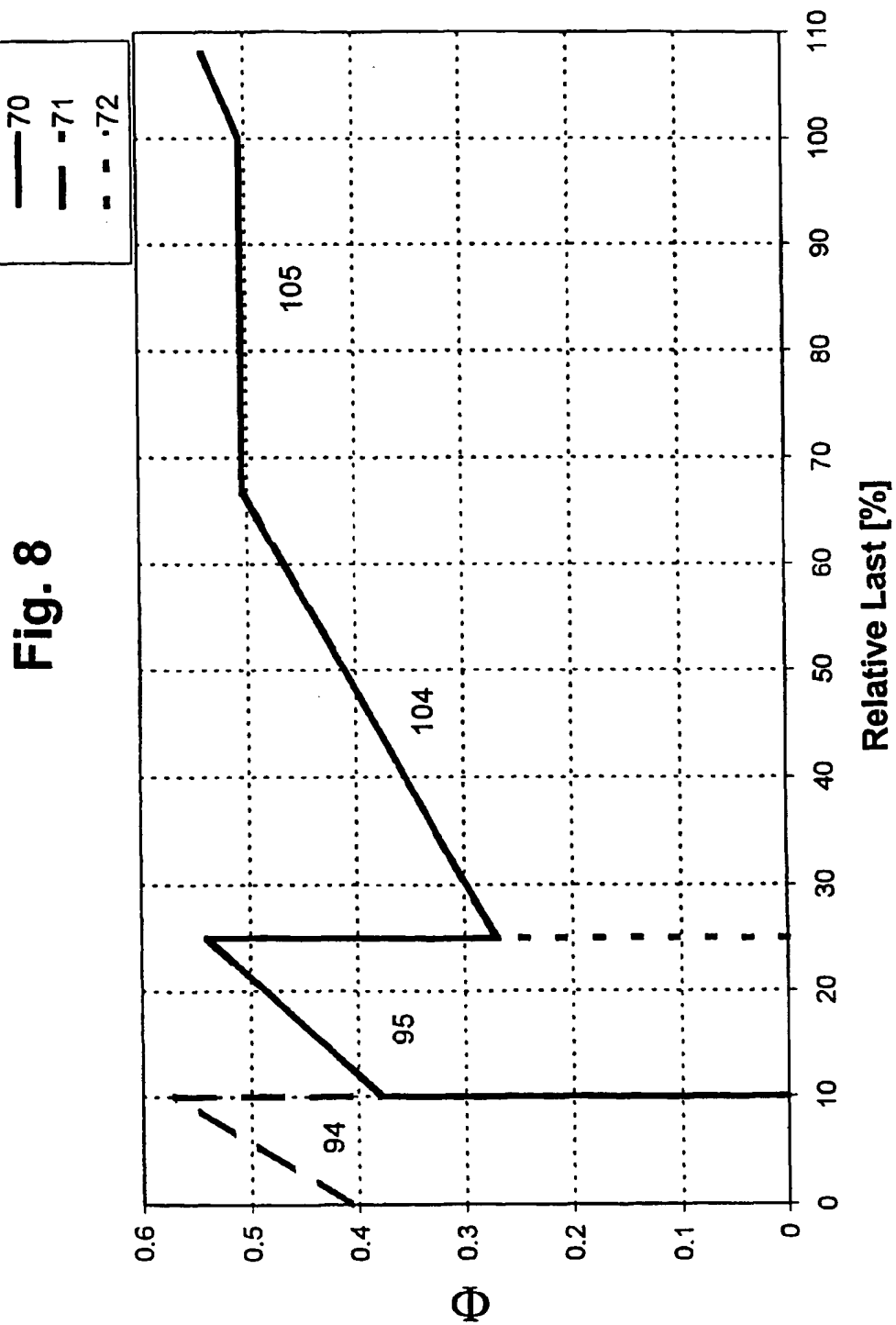


Fig. 9

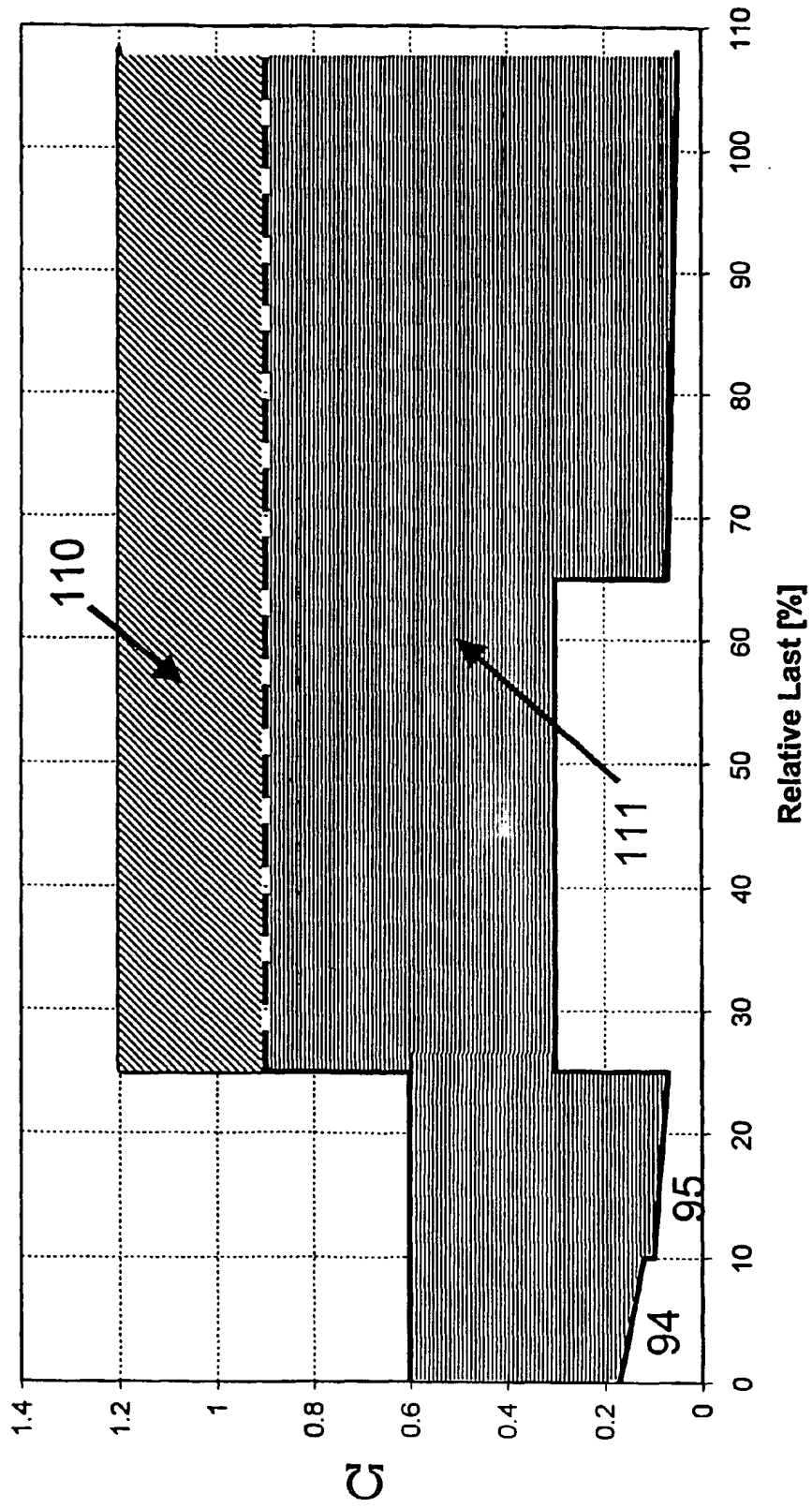
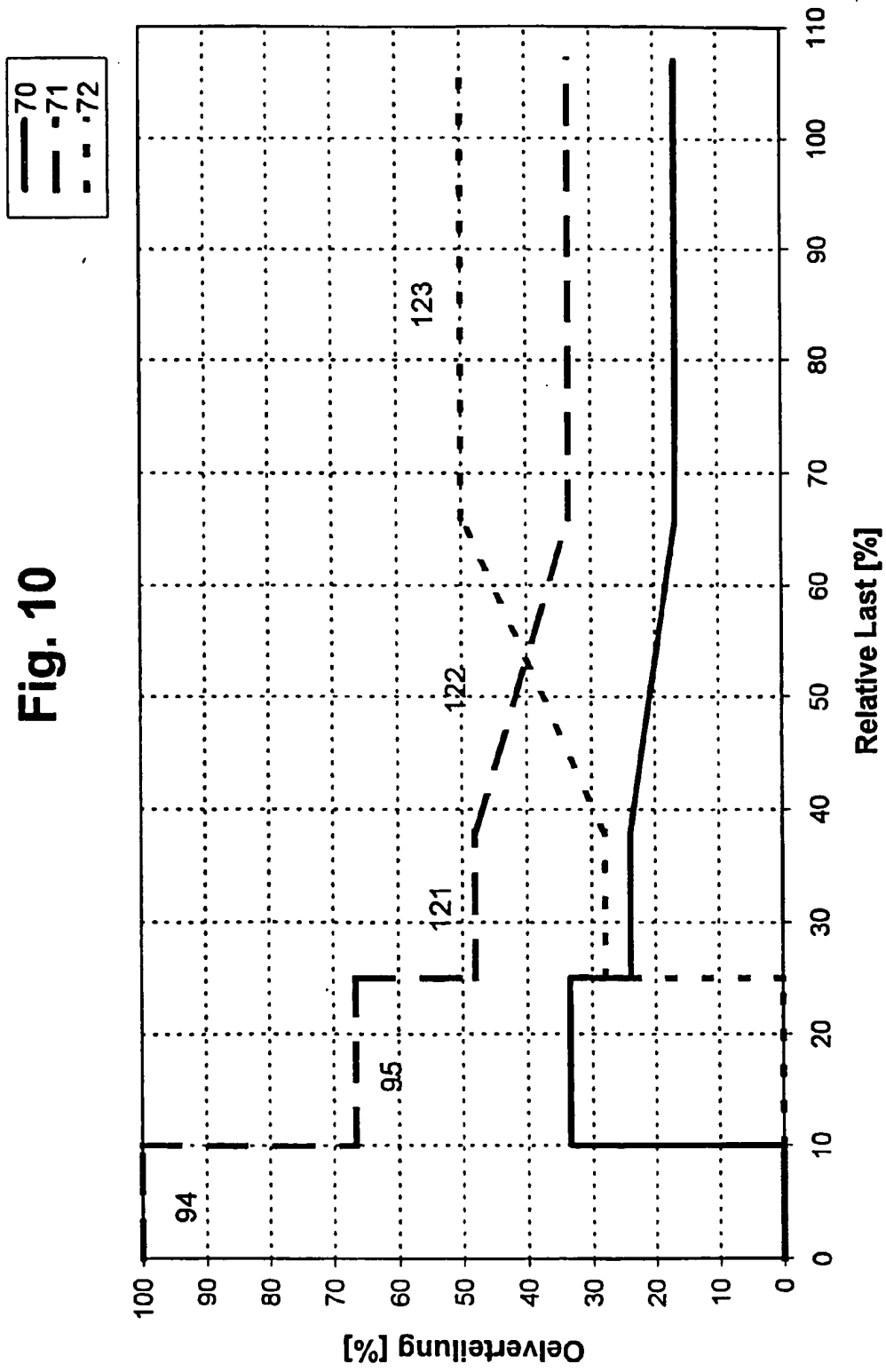
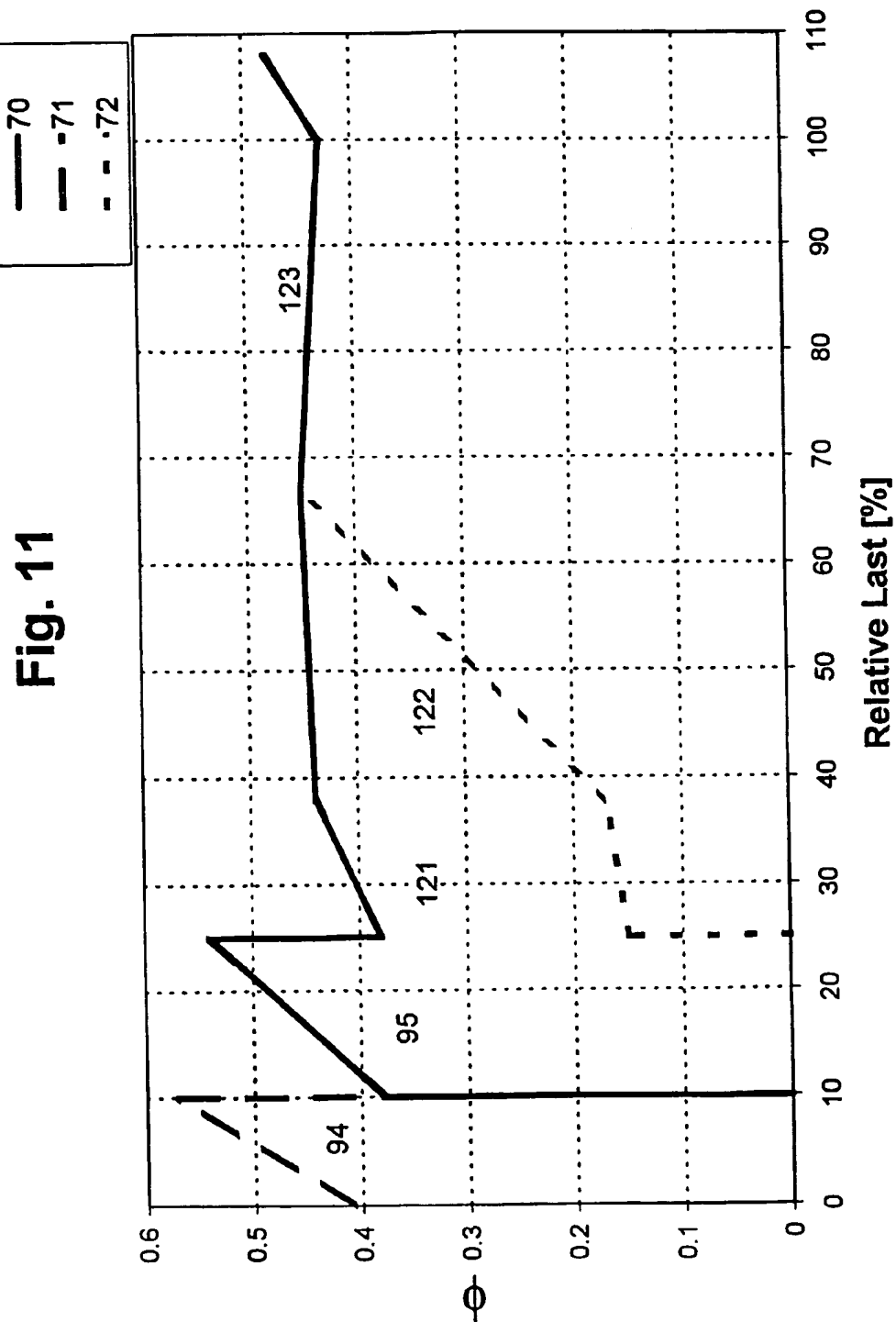


Fig. 10







Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 98 81 0708

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	US 5 729 968 A (MICK WARREN J ET AL) 24. März 1998 * Abbildungen * * Zusammenfassung * * Spalte 2, Absatz 2 - Spalte 3, letzter Absatz * * Spalte 4, Zeile 45 - Zeile 55 * * Spalte 6, Absatz 2 * * Spalte 6, Absatz 4 * * Spalte 7, Absatz 4 - Spalte 8, Absatz 2 * * Anspruch 1 *	1,5,6,9, 10,15	F23R3/34 F23R3/26 F02C3/30 F02C7/232 F02C7/228 F02C9/28
X	US 5 289 685 A (HOFFA ROBERT J) 1. März 1994 * das ganze Dokument *	1-4	
X	US 4 903 478 A (SETO STANFORD P T ET AL) 27. Februar 1990 * Abbildungen * * Spalte 2, Zeile 9 - Zeile 28 *	1-4	
X	US 5 339 635 A (IWAI YASUO ET AL) 23. August 1994 * Abbildungen * * Spalte 3, Zeile 29 - Spalte 6, Zeile 39 *	1-6,15, 16	F23R F02C
X	US 4 027 473 A (BAKER JOSEPH R) 7. Juni 1977 * Abbildungen *	1-4	
X	US 5 402 634 A (MARSHALL RICHARD L) 4. April 1995 * Spalte 3, Zeile 52 - Spalte 5, Zeile 24; Abbildungen *	1-5,15, 16	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 8. Dezember 1998	
		Prüfer Raspo, F	
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument Δ : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 81 0708

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obigen genannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

08-12-1998

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5729968 A	24-03-1998	US 5722230 A	03-03-1998
US 5289685 A	01-03-1994	KEINE	
US 4903478 A	27-02-1990	CA 1319260 A	22-06-1993
		DE 3820962 A	05-01-1989
		FR 2617237 A	30-12-1988
		GB 2206159 A,B	29-12-1988
		JP 1045927 A	20-02-1989
		US 5036657 A	06-08-1991
US 5339635 A	23-08-1994	JP 1063721 A	09-03-1989
		JP 2528894 B	28-08-1996
		CN 1032230 A,B	05-04-1989
		DE 3854666 D	14-12-1995
		DE 3854666 T	25-04-1996
		EP 0335978 A	11-10-1989
		WO 8902052 A	09-03-1989
US 4027473 A	07-06-1977	CA 1080986 A	08-07-1980
		DE 2709492 A	15-09-1977
		FR 2343180 A	30-09-1977
		GB 1546337 A	23-05-1979
		JP 52113414 A	22-09-1977
US 5402634 A	04-04-1995	DE 69405244 D	02-10-1997
		DE 69405244 T	26-03-1998
		EP 0724698 A	07-08-1996
		JP 9504088 T	22-04-1997
		WO 9511409 A	27-04-1995

EPO FORM P-481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.